

1994-6

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ PERMANENT
DES FINANCES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
OTTAWA

PAR
PIERRE BRETON
VICE-PRÉSIDENT
CHAMBRE DE COMMERCE DE BAIE-COMEAU

LE PROJET DE LOI C32
ET LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS AÉRIENS AU CANADA

LE 14 JUIN 1994

SOMMAIRE

Le gouvernement par le projet de loi C32 propose de surtaxer les passagers des régions qui utilisent l'avion et maintient le statu quo quant aux politiques de transports qu'il utilise depuis des décennies. Ces politiques mettent en danger l'économie canadienne toute entière et celle des régions en particulier.

Les régions considèrent que ce n'est pas en surtaxant les régions, en leur cédant des infrastructures non rentables, en évitant de s'attaquer aux effets pervers de la Loi nationale sur les transports de 1988, que l'avenir de notre économie sera meilleur. Au contraire elles croient que le gouvernement devrait s'attaquer à la source du problème : L'inefficacité.

Nous recommandons donc :

- 1) que le gouvernement entreprenne une procédure de détaxation des billets d'avion pour les destinations à l'intérieur du pays de manière à les ramener à un niveau de taxation équivalent aux autres biens et services.
- 2) que le gouvernement envisage si son budget le nécessite, une taxe sur les billets d'avion pour les vacanciers empruntant l'avion pour des destinations internationales. Cette demande pourrait permettre de réduire le déficit touristique canadien.
- 3) que le gouvernement mette sur pied un comité consultatif des utilisateurs de transport en région de manière à ce que "l'utilisateur-payeur" devienne "l'utilisateur qui à son mot à dire".

- 4) que le gouvernement s'attaque rapidement à l'épineux problème de l'inefficacité en favorisant l'émergence de transporteurs aériens
- 1- concurrentiels
 - 2- indépendants des grands transporteurs
 - 3- provenant partout où c'est possible des régions qui sont les principaux utilisateurs.

Le regroupement des Chambres de commerce des régions présentera bientôt au Ministre des transports un mémoire sur la nature des inefficacités dans le transport aérien et les avenues à considérer pour rétablir dans le ciel canadien "des transporteurs viables, efficaces entre lesquels s'exercerait une véritable concurrence" Loi nationale des transports 1988.

Monsieur le président,

Je souhaite d'abord vous remercier d'avoir bien voulu accueillir nos commentaires sur le projet de loi.

J'agis ici dans le cadre d'une démarche d'un groupe de Chambres de Commerce du Québec qui disposent sur leur territoire d'un aéroport régional d'importance et qui demandent au ministre des transports une enquête publique sur les tarifs aériens en région. Il s'agit des Chambres de commerce de Rouyn-Noranda, de Val d'Or, de Rimouski, de Mont-Joli, de Gaspé, de Ville La Baie, de Sept-îles et de Baie-Comeau.

Les Chambres de commerce ont fait parvenir au Ministre des transports du Canada une résolution (annexe 1) qui vise à sensibiliser le ministre sur les problèmes importants que la tarification actuelle des billets d'avion pose au développement de nos économies régionales.

À titre de représentant de ce groupe vous comprenez que le projet de loi C32 (qui vise à diminuer les taxes sur les billets courtes distances et à les augmenter sur les longues distances) nous ait fait réagir puisque déjà nous travaillons en vue de ramener les tarifs aériens à des niveaux acceptables pour l'économie des régions.

Nous voulons souligner au passage que nous savons que de nombreux autres aéroports des autres régions du pays, vivent les mêmes problèmes que nous et voient leur achalandage chuter parfois dramatiquement suite aux hausses substantielles et successives des tarifs aériens.

À titre d'exemple nous avons ici un document (annexe 2) énumérant les principaux aéroports du pays et démontrant que l'achalandage de la plupart des aéroports régionaux (sans vols

internationaux et desservis par la route avec les grands centres) est en nette diminution.

Ceci étant dit et dans le contexte du projet de loi C32, nous aimerions porter à votre attention 3 phénomènes qui s'exercent simultanément, lesquels ont été initiés par le gouvernement fédéral et tendent tous à transférer aux citoyens des régions éloignées du pays "le coût de la distance" et ^{et} ce sans autre contrepartie.

Ces trois phénomènes sont :

*l'écarter des insuffisances des budgets aériens
engendrés par des billettiers de régions éloignées*

- 1- La déréglementation mise en vigueur lors de la promulgation de la loi nationale sur les transports, le 1er janvier 1988.
- 2- La cession par Transport Canada de ses infrastructures non-rentables aux régions.
- 3- La taxation de plus en plus importante sur les transports et en particulier sur les billets d'avion.

Reprenons si vous le voulez ces points un par un; nous sommes conscients que le point 3 la taxation est celui qui intéresse en premier lieu ce comité, cependant nous souhaitons placer les taxes dans la perspective globale des tarifs aériens en région.

1- La déréglementation

Elle a permis aux 2 transporteurs nationaux de se porter acquéreurs de tous les transporteurs régionaux au Canada et d'établir de ce fait un véritable duopole dans les transports aériens au Canada. La concurrence féroce sur les lignes internationales, associée à l'exclusivité de desserte que ces transporteurs ont dans les régions éloignées du pays, les ont amenés à utiliser leurs marchés captifs pour financer leur compétitivité au niveau international. Aussi la déréglementation qui devait permettre une véritable

concurrence partout au pays, s'est soldée par une concurrence féroce sur les marchés internationaux et l'absence de concurrence sur les marchés régionaux qui ont vu leurs tarifs s'accroître entre novembre 1989 et septembre 1993 de 40 % alors que l'indice des prix à la consommation (section transport) pour la même période s'établissait à 10 %. (Voir annexe 3). Ces difficultés des transporteurs ont de plus été financées très substantiellement par le gouvernement fédéral. Et même 6 ans après la déréglementation officielle, le gouvernement est encore enclin à avantager ces transporteurs en acquiescant entre autre à leur demande de diminuer les taxes sur les trajets aériens courte distance au Canada et de les augmenter sur les trajets longue distance. Cette démarche du gouvernement nous apparaît comme un encouragement à maintenir les tarifs élevés en région. Le gouvernement par ce projet de loi C32 ira chercher pour l'essentiel plus de 40 millions de dollars par année de taxes chez les contribuables des régions éloignées qui vivent déjà dans des économies fragilisées. De plus par cette façon qu'a le gouvernement de mater ses 2 transporteurs aériens, il empêche les lois naturelles du marché de s'exercer. S'il y a déréglementation, pourquoi le gouvernement utilise-il la législation pour avantager les transporteurs tout en surtaxant ses régions? J'aimerais vous souligner Monsieur le président, que pour les régions éloignées, les déplacements en avion sont vitaux et qu'une saine concurrence entre les transporteurs est toute aussi vitale.

2- La cession des infrastructures de transport aux régions.

Cette politique annoncée récemment par le Ministre des transports (annexe 5) consiste à remettre aux régions les infrastructures de transport non-rentable, entre autre les aéroports. Cette démarche amènera les régions faiblement peuplées à prendre en charge des aéroports où l'achalandage

est en chute libre suite aux augmentations tarifaires des dernières années. Une fois de plus, les citoyens des régions devront supporter seuls les coûts de ces infrastructures non-rentables. Bien que nous comprenions que le maintien de certaines infrastructures désuètes et sans véritable vocation économique soit questionné, nous craignons que le Ministre des transports ne s'apprête à transférer aux régions et le coût de la distance et le coût de l'inefficacité du système, généré par des années de contrôles gouvernementaux dans les transports aériens. En cédant ses infrastructures non rentable aux régions, le gouvernement freine encore plus le développement régional et nuit à l'économie entière du pays.

3- La taxation

La tendance actuelle du gouvernement de substituer l'inefficacité par des augmentations de taxes ne peut plus être absorbée par l'économie de nos régions. D'ailleurs dans une récente étude de M. Deyso Horvath, professeur en "International Business" à l'université York de Toronto (annexe 4), il est souligné que l'attitude du gouvernement fédéral devant l'inefficacité a été de multiplier les politiques et les taxes qui découragent l'investissement au Canada. Le phénomène est bien illustré par ce projet de loi C32 visant à surtaxer l'économie des régions aux prises avec des transporteurs

- 1) qui par l'exercice de leur duopole amènent des tarifs déjà beaucoup trop élevés
- 2) sur lesquelles aucune région n'a une véritable influence.

L'appui que le gouvernement accorde à ces transporteurs non viables et non efficaces se traduit par un poids fiscal accru sur l'économie des régions du Canada qui deviennent ainsi moins compétitives sur les marchés internationaux. De plus, ces mêmes transporteurs exercent sur l'économie canadienne tout entière un

poids fiscal additionnel par ses seuls tarifs aux intervenants gouvernementaux. En effet une responsable d'un des 2 transporteurs canadiens nous disait récemment évaluer à 75 % le nombre des ses passagers dont les billets sont défrayés par un des paliers de gouvernement. Ceci signifie que les contribuables des régions (comme les autres d'ailleurs) doivent payer très cher par leur impôts l'inefficacité des transporteurs. À Baie-Comeau, comme dans un grand nombre d'aéroports régionaux au Canada, de moins en moins d'hommes d'affaires voyagent par avion, ils diminuent leurs contacts avec les grands centres devant les coûts élevés de ces déplacements. Le gouvernement pourrait évaluer et rationaliser l'usage que ses représentants font des transporteurs aériens dans le contexte actuel et cette démarche pourrait favoriser l'émergence au Canada de transporteurs viables efficaces et entre lesquels une véritable concurrence s'exercerait. C'est précisément ce que les américains ont faits et les résultats sont éloquentes.

CONCLUSION

Devant les effets négatifs de la déréglementation, de la cession d'infrastructures non rentables et de la surtaxation pour les citoyens des régions éloignées, les Chambres de commerces régionales souhaitent que le Ministre des finances et le Ministre des transports considèrent les correctifs suggérés par le professeur Horvath de l'université York de Toronto : 1) Cesser de légiférer pour protéger l'inefficacité des transporteurs. 2) Cesser de surtaxer les usagers de ces transports. Le projet de loi C32 n'est pas de nature à rétablir l'économie canadienne, au contraire il tend à figer le contexte d'inefficacité dans lequel nous vivons. Dans C32, les transporteurs se plaignent de leur inefficacité sur les vols courtes distances, ils désirent être plus compétitifs avec les autres moyens de transports et plutôt que de poser des gestes qui tendraient à les rendre plus efficaces, ils demandent au gouvernement de diminuer jusqu'à 4,00 \$ les taxes sur les courtes distances et de les augmenter jusqu'à 10,00 \$ sur les longues distances.

Si l'attitude des transporteur aériens n'avait pas transformé les effets bénéfiques prévisibles de la déréglementation en effets pervers(re:non viabilité, inefficacité et absence de concurrence) les régions n'en seraient pas à s'inquiéter de l'existence même de leurs infrastructures de transports(ré: texte du Ministre des transports annexe 5,) et il serait possible d'imaginer une véritable concurrence dans les transports aériens qui puisse permettre comme aux États-Unis des coupures tarifaires de plus de 50 %, et l'apparition de la vraie concurrence inter modale.(ré: article USA Today 31/05/94, les autobus Greyhound doivent diminuer certains taux devant la concurrence de l'avion. annexe 6)

Malheureusement tant que le gouvernement cautionnera l'inefficacité des transporteurs par ses politiques fiscales, il maintiendra la médiocrité dans les transports aériens et présidera lui-même au déclin de l'économie de ses régions. C'est pour éviter d'assister à ce déclin que nous sommes ici ce soir.

Monsieur le président, la réglementation d'avant 1988 a fait apparaître dans certains modes de transports des "grands transporteurs" qui se comportent comme des monopoles. La déréglementation aurait dû permettre l'apparition de petits transporteurs plus efficaces, plus viables et entre lesquels une véritable concurrence s'exercerait, malheureusement l'attitude protectionniste des gouvernements face aux grands transporteurs, dont souvent il était propriétaire, a empêché l'installation de la véritable déréglementation et permis la création de monopoles qui aujourd'hui coûtent très cher aux gouvernements et aux régions.

Dans un contexte Monsieur le président où les régions doivent supporter de plus en plus le coût de la distance, voici nos recommandations.

RECOMMANDATIONS :

- 1- Que le Comité des finances évalue, par le projet de loi C32 ou des projets de loi subséquents la possibilité de diminuer les taxes sur les billets d'avion pour les voyages de ou vers les régions du Canada pour les ramener au niveau de taxation des autres biens et services.
- 2- Que le Comité permanent des finances évalue aussi l'implantation d'une surtaxe sur les billets d'avion des vacanciers pour les destinations internationales.
- 3- Que soit crée un comité représentatif des utilisateurs des transports en région, de manière à pouvoir conseiller le gouvernement sur ses politiques au niveau des transports régionaux.
- 4- Que le gouvernement favorise l'émergence de transporteurs aériens :
 - 1) concurrentiels
 - 2) indépendants des grands transporteurs
 - 3) provenant, partout où c'est possible, des régions qui sont les principaux utilisateurs de ces transporteurs

L'application des recommandations 1 et 2 permettrait dans un premier temps de diminuer le poids fiscal grandissant sur les contribuables des régions de tout le Canada et pourrait avoir un effet positif en diminuant l'important déficit touristique canadien et les pertes de capitaux y afférant, qui sont aussi un frein au développement de l'économie canadienne.

L'application de la recommandation 3 permettrait à "l'utilisateur-payeur" de devenir "l'utilisateur-qui-à-son-mot-à-dire" (ré. annexe 5, p.6)

La recommandation 4 permettra à l'économie canadienne de mieux préparer la venue sur les marchés canadiens des transporteurs américains en permettant l'installation de la véritable efficacité dans le transport aérien.

Le regroupement des Chambre de commerce régional doit présenter bientôt un mémoire au Ministre des transports qui contiendra aussi des recommandations de nature à diminuer l'inefficacité des transports aériens au Canada.

Merci, Monsieur le Président, de votre attention.

1 Doumen

PROJET DE LOI C-32

SECTION SUR LES TRANSPORTS

1) STRUCTURE DE TAXATION:

Structure actuelle: 10\$ de taxe forfaitaire + 7% du prix du billet, le maximum de taxe étant 40\$.

Structure proposée: 6\$ de taxe forfaitaire + 7% du prix du billet, le montant maximum de taxe étant 50\$.

2) OBJECTIFS DU GOUVERNEMENT:

Cette nouvelle structure de taxation des vols a deux objectifs:

1) augmenter la récupération du coût des installations et des services aériens fournis par Transport Canada et

les vols de + de 500km

2) réduire le fardeau de taxation pour les vols à courte distance vers

ANNEXE 1



Chambre de commerce
de Baie-Comeau

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE BAIE-COMEAU, TENUE LE 14 MARS 1994, AUX BUREAUX DE LA CHAMBRE, SOUS LA PRÉSIDENTE DE MONSIEUR GASTON BÉLANGER.

Attendu l'augmentation de plus de 40% des tarifs aériens sur les vols en région depuis novembre 1989, alors que l'IPC transport pour la même période était de 10%.

Attendu la baisse importante des passagers dans les aéroports régionaux pendant les années 1990, 1991 et 1992 et la poursuite de cette diminution qui met en cause l'existence même d'un nombre croissant d'aéroports.

Attendu l'absence de concurrence entre les transporteurs régionaux au niveau des tarifs aériens alors que la Loi Nationale du transport du 1er janvier 1988 stipule clairement que "la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transports viables et efficaces".

Attendu que l'accroissement irrationnel du nombre de vol en région associé à une baisse marquée de la clientèle rendent les transporteurs régionaux non rentables et non efficaces.

Attendu que les transports aériens en région devraient être "reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional" et qu'ils sont devenus un frein au dit développement.

Attendu que selon les objectifs de la loi, "les liaisons assurées en provenance où à destination d'un point du Canada par chaque transporteur ou mode de transport, doit s'effectuer, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas,

ii) un obstacle abusif à la circulation des personnes y compris les personnes handicapées".

Attendu les coûts fiscaux substantiels que la gestion actuelle des transporteurs aériens occasionnent aux contribuables que nous sommes, ajoutés aux tarifs excessifs que les passagers à destination où en provenance des régions doivent déboursier.

Attendu que les hommes d'affaires et les populations des régions ont besoin de transporteurs aériens fiables et efficaces à des coûts raisonnables pour assurer leur développement futur.

Résolution 94-016

Il est proposé par JERRY TOUZEL

Secondé par MICHEL BOISVERT

Que soit instituée, par le ministre des transports du Canada une enquête publique sur les transports aériens en région et qu'une telle enquête puisse amener dans un délai raisonnable le ministre à mettre en place toute action corrective qui aurait pour but de rétablir dans le ciel Canadien les grands objectifs de la loi nationale sur les transports de 1988, soit la sécurité et l'accessibilité des transports aériens à des coûts raisonnables, par des transporteurs viables et efficaces entre lesquels une véritable concurrence s'exercerait.

ANNEXE 2